

COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO



REGULAMENTO DE EXPLORAÇÃO DOS PORTOS
ORGANIZADOS DO RIO DE JANEIRO, ITAGUAÍ,
NITERÓI E ANGRA DOS REIS

2021

Sumário

.....	1
1. Apresentação	5
1.1. Introdução	5
1.2 Equipe responsável.....	5
1.3. Aprovação	6
1.4. Estrutura do REP	6
2. Objeto e Abrangência.....	6
2.1. Introdução	7
2.2. Melhorias e Revisões	7
3. Aspectos Institucionais.....	7
3.1. Identidade Empresarial.....	7
3.2. Localização	8
3.3. Estrutura organizacional:.....	8
4. Definições	8
4.1. Glossário	8
5. Competências	10
5.1. Órgãos Anuentes	10
5.2. Órgãos Intervenientes.....	12
6. Código de Ética	14
7. Exploração Comercial do Porto	14
7.1. Introdução	14
7.2. Mecanismo de proteção ao usuário	15
7.3. Mecanismos de fomento e de incentivos a investimentos.....	15
7.4. Horário de Funcionamento.....	16
7.5. Jornadas de Trabalho.....	17
7.6. Feriados Legais	17
7.7. Prestadores de Serviços.....	18
8. Utilização das Instalações Portuárias Operacionais de Uso Público.....	18
8.1. Condições gerais de utilização	18
8.2. Utilização das instalações de acostagem e atracação	19
8.3. Utilização dos sistemas viários	19

8.3.1 Circulação Rodoviária Interna.....	19
8.3.2 Pátios Reguladores	19
8.3.3 Sistema Ferroviário Interno do Porto	19
8.4. Utilização das redes de serviços públicos	20
8.5. Utilização das instalações remanescentes de Armazenagem	21
8.6. Utilização das demais instalações portuárias de uso Público.....	21
9. Utilização de Instalações Não Operacionais	21
10. Utilização das Instalações Portuárias sob Gestão de Terceiros.....	22
10.1. Utilização das áreas arrendadas.....	22
10.2. Utilização das áreas sob outro tipo de ocupação	22
11. Utilização das Instalações de Acesso Aquaviário de Uso Público.....	22
11.1. Introdução	22
11.2. Programa de dragagem.....	25
11.3. Obras de abrigo	26
11.4. Norma de tráfego e permanência de navios	26
11.5. Serviços de praticagem, lancha de práctico e de Rebocador.....	29
11.6. Sistema de gerenciamento do tráfego de navios	29
11.7. Sistema de sinalização náutica	30
11.8. Prioridade de atracação / desatracação.....	30
11.9. Sistema de monitoramento de atracação	32
12. Utilização de Equipamentos Portuários de Uso Público	32
13. Utilização de Equipamentos Portuários de Terceiros, de Uso Público	33
13.1. Regulamentação	33
14. Operações Portuárias.....	33
14.1. Operações portuárias pela administração do porto.....	33
14.2. Operações portuárias características do porto	33
14.3. Operadores Portuários	33
14.4. Movimentação de Passageiros	34
14.5. Armazenagem nas instalações de uso público	34
14.6. Transporte de mercadorias nos recintos portuários	35
14.7. Trabalho portuário.....	35
14.8. Tarifa Portuária	36
14.9. Preços dos Serviços dos Operadores, Rebocadores e Praticagem.....	36
15. Serviços Não Portuários	36

15.1. Trânsito de mercadorias nas vias de uso público	36
15.2. Carregamento de bagagem	37
15.3. Amarração de navios	37
15.4. Fornecimento de material de estiva.....	38
15.5. Abastecimento de combustível a equipamentos e Embarcações.....	38
15.6. Coleta de resíduos no porto, inclusive em embarcações, e destinação.	38
15.7. Certificação de mercadorias	39
15.8. Manutenção e reparos.....	39
15.9. Outros serviços à carga e ao navio	39
16. Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho Portuário	39
16.1. Segurança na operação portuária.....	39
16.2. Plano de Ajuda Mútua – PAM	41
16.3. Plano de contingências	41
16.4. Plano de Emergência Individual e Plano de Área	41
16.5. Plano de gestão de resíduos sólidos	42
16.6. Programas de boas práticas	43
17. Relações Porto-Cidade	43
17.1. Revitalização de instalações portuárias.....	43
17.2. Interface porto-cidade	43
17.3. Relacionamento com as comunidades no entorno do Porto.....	44
18. Vigilância e Segurança portuária	44
18.1. Plano de Segurança Pública Portuária.....	44
18.2. Certificação ISPS-CODE	45
18.3. Norma de acesso ao porto de pessoas, veículos, cargas e Bens	45
18.4. Plano viário do porto.....	46
18.5. Vigilância das instalações de uso público. Serviços de recepção e cadastramento.....	47
18.6. Segurança Portuária.....	47
18.7. Segurança e vigilância na área molhada do porto	48
19. Infrações, Proibições e Penalidades	48
19.1. Infrações e Proibições	48
19.2. Penalidades.....	50
20. Disposições Finais.....	50

1. Apresentação

1.1. Introdução

O presente Regulamento de Exploração dos Portos – REP estabelece as regras básicas de funcionamento dos portos organizados do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis que deverão ser observadas por todos que utilizam ou exerçam atividades no âmbito das instalações portuárias e da infraestrutura de proteção e de acesso sob a jurisdição da Autoridade Portuária, representada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ.

Os anexos que compõem o presente documento serão mantidos atualizados sempre que houver alteração nos instrumentos normativos.

1.2 Equipe responsável

O grupo de trabalho constituído pela Portaria Dirpre nº 174/2021 com o objetivo de revisar e atualizar o regulamento de exploração dos portos organizados do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis é composto pelos seguintes empregados:

Alexandre das Neves Pereira

Alexandre Tavares de Oliveira

Aline Gonçalves Moriggi Rezende

Anderson Gonçalves Pereira

Eduardo Correia Miguez

Filipe de Melo Peixoto

Gabriela Adriana Pinell Campagna

Guilherme Carvalho de Souza

Handley de Abreu Corrêa

João Paulo Silva de Miranda Limenzo

Julia Crisostomo

Jussara Neto Mendes

Leandro Rodrigo Alves Lima

Marcelo Santiago Villas-Boas

Rafael Marques de Pina

Renata Barcelos dos Santos do Nascimento

Roque Antônio Perez Pizarroso Júnior

1.3. Aprovação

Este Regulamento de Exploração dos Portos foi aprovado pela Diretoria Executiva da CDRJ – DIREXE, em sua 2482ª reunião, de 12/08/21. Foi publicado no Diário Oficial da União nº 165, de 31 de agosto de 2021, em atendimento às disposições contidas no Anexo-I da Portaria SEP/PR nº 245, de 26 de novembro de 2013, com fulcro na Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013 e no Decreto nº 8033, de 27 de junho de 2013.

1.4. Estrutura do REP

A CDRJ optou por elaborar o texto do REP de forma a ser um documento enxuto e conciso. Todos os instrumentos normativos relacionados à exploração dos portos constarão como anexos e poderão ser acessados no site da Companhia Docas do Rio de Janeiro, no mesmo local onde o presente documento se encontra.

Outros documentos indicados para consultas mais detalhadas são os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos (PDZ) e o Plano de Negócios da CDRJ, todos disponibilizados no site da companhia (www.portosrio.gov.br).

Dessa forma, os anexos que compõem o documento estão divididos em categorias, quais sejam:

- Acesso e utilização da infraestrutura marítima;
- Acesso e utilização da infraestrutura terrestre;
- Meio ambiente, saúde e segurança do trabalho;
- Aspectos Comerciais.

2. Objeto e Abrangência

2.1. Introdução

O presente Regulamento de Exploração dos Portos – REP estabelece as regras básicas de funcionamento dos portos organizados do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis que deverão ser observadas por todos que utilizem ou exerçam atividades no âmbito das instalações portuárias e da infraestrutura de proteção e de acesso sob a jurisdição da Autoridade Portuária, representada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ.

As instalações sob gestão privada, dentro da área do porto organizado, podem elaborar normas internas próprias, respeitando o arcabouço legal e normativo que rege a exploração de instalações portuárias, as disposições deste Regulamento e os respectivos contratos de arrendamento.

Embarcações, usuários, prestadores, tomadores de serviço e tripulantes estão sujeitos ao presente Regulamento pelo período em que permanecerem nas áreas do porto organizado.

As áreas dos portos organizados são delimitadas pelas respectivas poligonais através de Portaria Ministerial. As poligonais dos quatro portos administrados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro podem ser encontradas em seu site.

2.2. Melhorias e Revisões

O público externo e usuários poderão propor melhorias e revisões para o presente documento através da Ouvidoria da CDRJ, que pode ser acessada através do site www.portosrio.gov.br.

3. Aspectos Institucionais

3.1. Identidade Empresarial

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), empresa pública sob a forma de sociedade anônima, de capital fechado, controlada pela União, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, é regida por seu Estatuto, especialmente, pelo seu decreto de criação, Decreto-lei nº 256, de 28 de fevereiro de 1967, pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, Decreto nº 8.945, de 27 de dezembro de 2016, e demais legislações aplicáveis.

A CDRJ tem sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, e tem por objeto social exercer as funções de autoridade portuária no âmbito dos portos organizados no Estado do Rio de Janeiro, sob sua administração e responsabilidade, em consonância com as políticas públicas setoriais formuladas pelo Ministério da Infraestrutura.

3.2. Localização

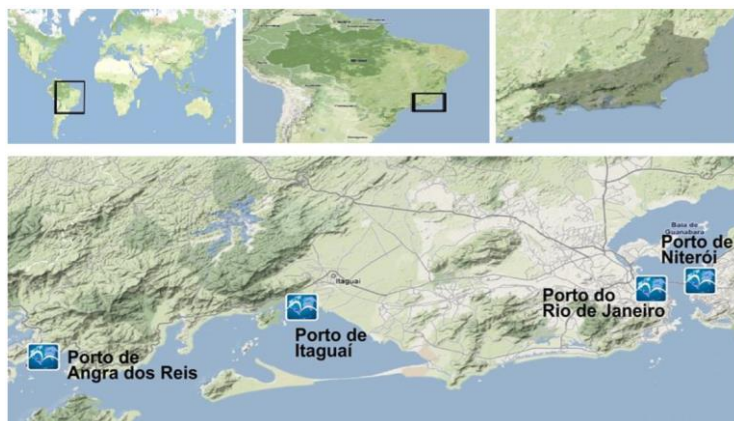


Figura 1 – Localização dos portos (Fonte: CDRJ)

O Porto do Rio de Janeiro está situado na costa oeste da Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro.

O Porto de Niterói está situado na costa leste da Baía de Guanabara, em área central da cidade de Niterói, junto aos acessos da Ponte Presidente Costa e Silva.

O Porto de Itaguaí está localizado na costa norte da baía de Sepetiba, no município de Itaguaí, estado do Rio de Janeiro, ao sul e à leste da Ilha da Madeira.

O Porto de Angra dos Reis está situado na Baía da Ilha Grande, litoral sul do estado do Rio de Janeiro, junto ao centro histórico da cidade de Angra dos Reis.

3.3. Estrutura organizacional:

A estrutura organizacional e o Corpo Diretivo da Companhia Docas constam no endereço: <http://www.portosrio.gov.br/node/show/6>.

4. Definições

4.1. Glossário

AIS – sistema de monitoração de curto alcance utilizado em navios e Serviços de Tráfego de Embarcações (VTS). O sistema serve para identificar e localizar embarcações por intermédio da troca eletrônica de dados com outros navios e estações VTS. O sistema AIS destina-se a auxiliar os oficiais das embarcações e permitir que as autoridades navais rastreiem e monitorem os deslocamentos das embarcações.

Armador – Empresa de navegação;

Arrendamento – Cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

Arribada – Navio que apresenta grave problema que impossibilita sua navegação com segurança;

Atracação – Operação de acostagem e fixação do navio no cais;

Cais - Margem de um porto, para facilitar o acostamento dos barcos, bem como sua carga e descarga;

Calado - Distância entre a quilha do navio e a linha de flutuação. Espaço ocupado pelo navio dentro da água;

Canal de acesso – Via marítima por onde as embarcações trafegam para as manobras de entrada e saída dos portos;

Contrato de cessão onerosa - Instrumento contratual para utilização de área dentro do porto organizado, com característica não operacional;

Fundeio – Local pré-estabelecido e regulamentado pela autoridade marítima onde uma embarcação pode lançar âncoras;

Instalação portuária – Instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

Operador portuário – Pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

PDZ – Plano de desenvolvimento e zoneamento portuário.

Porto Organizado – Bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

5. Competências

5.1. Órgãos Anuentes

Companhia Docas do Rio de Janeiro (Autoridade Portuária): A Autoridade Portuária nos Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis é exercida pela Companhia Docas do Rio de Janeiro. Suas atribuições estão definidas no Artigo 17 da Lei 12.815/13, bem como as estabelecidas no artigo 4º do Decreto 8.033/13.

Faz parte das atribuições da Autoridade Portuária, conforme a Lei 12.815/13:

- Cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;
- Assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;
- Pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;
- Arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;
- Fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;
- Fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;
- Promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;
- Autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;
- Autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;
- Suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;
- Reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

- Adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;
- Prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;
- Estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e
- Organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

- a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;
- b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;
- c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e
- e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

- a) delimitar a área de alfandegamento; e
- b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

ANVISA: Exerce a vigilância sanitária e a vigilância epidemiológica e de controle de vetores nos portos e terminais portuários – sua anuência é necessária para atracação de todas as embarcações nos portos e à movimentação de diversos tipos de carga.

Marinha do Brasil: A Autoridade Marítima é responsável por zelar pelo cumprimento das normas que regulam o tráfego aquaviário e pela fiscalização dos serviços de praticagem, além de auxiliar o salvamento marítimo, concorrer pela manutenção da sinalização náutica e de exercer outras funções de cunho militar. É responsável também por regular embarcações, aquaviários, amadores, auxílios à navegação, atividades de meteorologia marítima, levantamentos hidrográficos, serviço de tráfego de embarcações (VTS), navegação, cartas náuticas e recolhimento da tarifa de utilização de Faróis (TUF). Tais normas têm como principais objetivos a salvaguarda da vida humana no mar, a garantia da segurança do tráfego aquaviário e a prevenção da poluição hídrica.

Polícia Federal: Intervém no setor portuário através das DEPOM (Delegacias Especiais de Polícia Marítima), que têm por atividade o patrulhamento da área portuária e de fundeio, com o objetivo de coibir crimes como furto, roubo, prostituição, tráfico de drogas e contrabando na área especificada e a bordo das embarcações.

Receita Federal: Cabe à Receita Federal o alfandeamento das instalações portuárias e a atuação nos portos marítimos, de modo a reprimir crimes de ordem tributária, como contrabando, descaminho, fraude, sonegação e conluio. Essa prerrogativa foi estabelecida pelo Decreto nº 6.759/09, que determina à Fazenda Nacional disciplinar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de cargas e mercadorias nos portos e recintos alfandegados. Cabe ainda à Receita Federal a atribuição de exercer o controle aduaneiro das embarcações, desde o seu ingresso no território brasileiro até a sua efetiva saída, estendido às mercadorias e a outros bens existentes a bordo.

VIGIAGRO: Órgão vinculado à Secretaria de Defesa Agropecuária, ligado ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, que atua na inspeção e fiscalização do trânsito internacional de vegetais, seus produtos e subprodutos, nos portos.

5.2. Órgãos Intervenientes

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq): a agência reguladora tem a finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária,

harmonizando os interesses do usuário com os das empresas prestadoras de serviço, preservando o interesse público.

Instituto Estadual do Ambiente (Inea): Órgão ambiental estadual. É a Autoridade Ambiental responsável pelo licenciamento ambiental e controle de condicionantes ambientais das Licenças, bem como, pela fiscalização ambiental nos portos administrados pela CDRJ.

Ministério da Economia – Secretaria de Trabalho: Responsável pela fiscalização do cumprimento das normas de saúde e segurança do trabalho.

Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA): ligada ao Ministério da Infraestrutura, a Secretaria exerce a função de poder concedente.

As demais entidades que tem interface com as operações dos portos são:

Conselho de Autoridade Portuária (CAP): são órgãos consultivos da Administração do Porto, que estão configurados conforme os Artigos 20 e 21 da Lei 12.815/13.

Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO): compete o atendimento das diretrizes estabelecidas nos artigos 32 e 33 da Lei nº 12.815/13.

Operadores portuários: empresas qualificadas pela CDRJ para realizar operação portuária no âmbito dos portos organizados administrados por ela.

Praticagem: é o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia.

Empresas de rebocadores: responsáveis pelo serviço de rebocadores nas manobras dos navios.

Agentes marítimos: Os agentes marítimos representam o armador, junto à Autoridade Portuária e aos demais órgãos anuentes, e assumem o gerenciamento do navio e realizam contatos com empresas transportadoras, terminais de contêineres, operadores portuários, órgãos anuentes, entre outros.

Embarcadores / Transportadores: são os responsáveis pela entrega/retirada da carga no porto.

6. Código de Ética

A Comissão de Ética da CDRJ (CET-CDRJ) foi criada em 2005, em atenção ao Decreto nº 1.171, de 22/06/1994, que ao longo do tempo foi sendo aperfeiçoado e regulamentado, culminando com o Decreto nº 6.029, de 01/02/2007 e a Resolução nº 10, de 29/09/2008, tendo como missão zelar pelo cumprimento do Código de Conduta da Alta Administração Federal (CCAFAF) de 21/08/2000, sendo responsável pela gestão da ética na CDRJ.

São competências da CET-CDRJ:

- Atuar como instância consultiva de dirigentes e empregados da CDRJ;
- Aplicar o Código de Ética Profissional do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal devendo:
 - Submeter à CEP propostas para seu aperfeiçoamento;
 - Dirimir dúvidas a respeito da interpretação de suas normas e deliberar sobre casos omissos;
 - Apurar, mediante denúncia ou de ofício, conduta em desacordo com as normas éticas pertinentes; e
 - Promover ações para disseminação, capacitação e treinamento sobre as normas de ética e disciplina;
- Representar a CDRJ na Rede de Ética do Poder Executivo Federal;
- Supervisionar a observância do CCAFAF e comunicar à CEP situações que possam configurar descumprimento de suas normas.

7. Exploração Comercial do Porto

7.1. Introdução

Os portos administrados pela CDRJ possuem grandes oportunidades de investimento, especialmente, os portos do Rio de Janeiro e Itaguaí. Esses portos possuem diversas áreas arrendáveis para implantação de novas operações e possibilidade de expansão das atividades existentes.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro utiliza os instrumentos comerciais previstos nas resoluções normativas e decretos existentes, visando o aproveitamento comercial de suas áreas, em conjunto com o mercado, SNPTA e Antaq.

Caso algum interessado deseje explorar áreas de propriedade da Companhia Docas, deverá enviar e-mail para gerden@portosrio.gov.br informando sobre a intenção e detalhando o pleito. A área comercial da companhia irá avaliar a viabilidade e pertinência da solicitação e entrará em contato posteriormente.

Será verificado se a área de interesse está na poligonal do porto, se a utilização pretendida possui característica não operacional ou operacional e aspectos como tempo de contrato e necessidade de realização de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

Um operador portuário ou outro interessado que deseje solicitar a realização de uma operação portuária em cais público não arrendado do Porto do Rio de Janeiro ou Niterói, deverá encaminhar sua solicitação para a Superintendência dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói. Para os portos de Itaguaí e Angra dos Reis, a solicitação deve ser feita à Superintendência dos portos de Itaguaí e Angra. Os endereços e contatos encontram-se mais abaixo.

A CDRJ divulga anualmente o seu plano de negócios, onde apresenta todos os projetos comerciais previstos e detalha suas ações de implantação. O plano pode ser encontrado no site da companhia: www.portosrio.gov.br.

7.2. Mecanismo de proteção ao usuário

Em caso de necessidade, os seguintes canais de atendimento são disponibilizados para o usuário:

Edifício Sede: Rua Dom Gerardo 35, 10º andar – Centro – Rio de Janeiro- RJ;

Horário de funcionamento: 8h às 13 e 14h às 17h, de segunda à sexta-feira.

E- Mail da Ouvidoria: Ouvidoria@portosrio.gov.br

Sistema de Ouvidorias do Poder Executivo Federal (e-Ouv) (sugestões, elogios, solicitações, reclamações e denúncias): <https://sistema.ouvidorias.gov.br>

Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão (e-SIC) (pedidos de acesso à informação) <https://esic.cgu.gov.br>

7.3. Mecanismos de fomento e de incentivos a investimentos

Através de constante interação com o mercado a CDRJ busca atrair investimentos para os seus portos. Essa interação se dá através da participação em feiras e eventos,

publicações, prospecção de potenciais clientes e recepção de demandas trazidas pelo mercado.

Em conjunto com as empresas arrendatárias dos portos e operadores portuários, a CDRJ busca fomentar a melhoria da superestrutura e infraestrutura dos seus portos, tornando os portos mais competitivos.

7.4. Horário de Funcionamento

Edifício Sede

Rua Dom Gerardo 35, 10º andar – Centro – Rio de Janeiro- RJ

Atendimento das 8h às 17h, de Segunda a Sexta-Feira

Telefone: (21) 2219-8600

Porto do Rio de Janeiro

Avenida Rodrigues Alves nº 20 - Centro - Rio de Janeiro - RJ

Atendimento das 7h às 18h, de Segunda a Sexta-Feira

Telefone: (21) 2233-2762

Horário de Atendimento Operacional: 24 horas - 7 dias por semana

Porto de Niterói

Avenida Feliciano Sodré nº 215 - Niterói - RJ

Atendimento das 7h às 16h, de Segunda a Sexta-Feira

Telefone: (21) 3604-5970

Horário de Atendimento Operacional: 24 horas - 7 dias por semana

Porto de Itaguaí

Estrada da Ilha da Madeira, Km 2,5 - Itaguaí - RJ

Atendimento das 7h às 16h, de Segunda a Sexta-Feira

Telefone: (21) 3781-2161

Horário de Atendimento Operacional: 24 horas - 7 dias por semana

Porto de Angra dos Reis

Avenida dos Reis Magos S/N - Angra dos Reis - RJ

Atendimento das 7h às 16h, de Segunda a Sexta-Feira

Telefone: (24) 3365-7424

Horário de Atendimento Operacional: 24 horas - 7 dias por semana

7.5. Jornadas de Trabalho

Horário Operacional: Para operações portuárias, o funcionamento do porto é contínuo, 24 horas por dia, inclusive nos Sábados, Domingos e feriados, cujas atividades da empresa são exercidas por empregados pertencentes ao regime de escala de revezamento;

Horário Administrativo: Para atividades administrativas, os horários são definidos pela Autoridade Portuária e devem garantir o pleno funcionamento operacional do porto. O horário administrativo habitual de trabalho – 8 horas às 17 horas, é flexível de forma a permitir a administração dos horários pela CDRJ e por seus empregados, sem prejuízo do desenvolvimento das atividades da empresa, no período compreendido entre 7 horas e 18 horas, para os empregados que não estejam em regime de escala de revezamento.

7.6. Feriados Legais

01/01 – Ano novo;

06/01 – Aniversário da cidade de Angra dos Reis (município de Angra apenas);

20/01 – São Sebastião (município do Rio de Janeiro apenas);

28/01 – dia do Portuário;

Fevereiro – Carnaval e quarta-feira de cinzas;

Abril – Sexta-feira Santa e Páscoa;

05/04 – São Benedito (município de Angra apenas);

21/04 – Tiradentes;
23/04 – São Jorge;
01/05 – Dia do Trabalho;
Junho - Corpus Christi;
24/06 – Dia de São João, padroeiro de Niterói (município de Niterói apenas);
05/07 – Aniversário de Itaguaí (município de Itaguaí apenas);
07/09 – Independência do Brasil;
12/10 – Nossa Senhora Aparecida;
02/11 – Finados;
15/11 – Proclamação da República;
20/11 – Consciência Negra (município do Rio de Janeiro apenas);
03/12 – Padroeiro do Município de Itaguaí (município de Itaguaí apenas);
08/12 – Nossa Senhora da Conceição (município de Angra apenas);
25/12 – Natal.

7.7. Prestadores de Serviços

As listas com os prestadores de serviço que por força de regulamentação precisam ser credenciados ou cadastrados pela CDRJ estão disponíveis na página da companhia na internet (www.portosrio.gov.br).

8. Utilização das Instalações Portuárias Operacionais de Uso Público

8.1. Condições gerais de utilização

A utilização das Instalações Portuárias Operacionais de Uso Público deverá atender às disposições contidas neste Regulamento. As formas de requisição de uso estão descritas na Carta de Serviço ao Usuário, disponível no link:

http://www.portosrio.gov.br/downloads/files/carta_de_servi%C3%87os_ao_usu%C3%81rio_-_final_2.pdf.

8.2. Utilização das instalações de acostagem e atracação

O normativo com o regramento para uso das instalações de acostagem encontra-se em anexo ao presente documento.

8.3. Utilização dos sistemas viários

O normativo com o regramento para utilização dos sistemas viários encontra-se em anexo ao presente documento.

8.3.1 Circulação Rodoviária Interna

O normativo com o regramento para utilização dos sistemas viários encontra-se em anexo ao presente documento.

8.3.2 Pátios Reguladores

Os portos administrados pela CDRJ não possuem pátios reguladores próprios ou cadastrados.

8.3.3 Sistema Ferroviário Interno do Porto

Porto do Rio de Janeiro:

As vias ferroviárias internas no Porto são caracterizadas pela figura abaixo:



Figura 2 – Via ferroviária interna do Porto do Rio (Fonte: PDZ do Porto do Rio de Janeiro, 2016)

O acesso ferroviário ao Porto do Rio é dado pelo Portão do Arará.

Porto de Itaguaí:

As vias ferroviárias internas no Porto são caracterizadas pela figura abaixo:

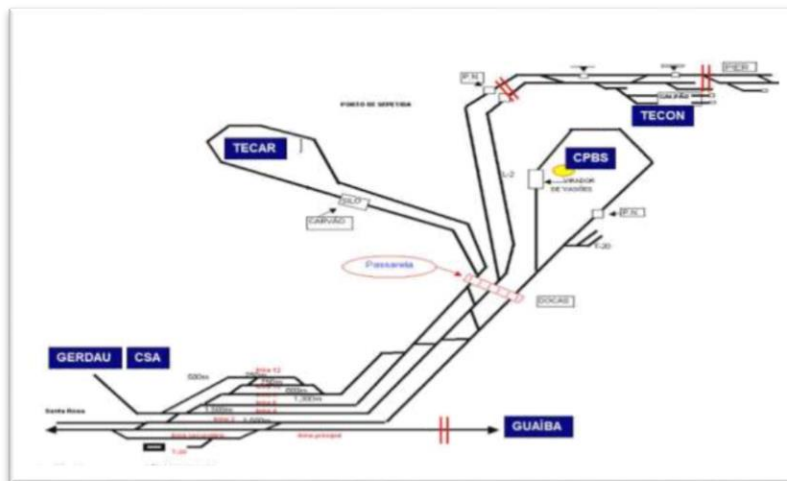


Figura 3 - Via ferroviária interna do Porto de Itaguaí (Fonte: Plano Mestre do Porto de Itaguaí, 2014)

Os portos de Niterói e Angra dos Reis não possuem acesso interno ferroviário.

8.4. Utilização das redes de serviços públicos

A Companhia Docas do Rio de Janeiro fornece serviço de água e energia para empresas que utilizem infraestrutura para armazenagem ou operação no porto. A cobrança é realizada mediante o previsto em tarifa portuária.

8.5. Utilização das instalações remanescentes de Armazenagem

O serviço de armazenagem compreende a coordenação do processo de armazenamento, o registro de recebimento, a guarda, a conservação e a expedição das cargas, em instalações específicas e compatíveis com a sua natureza e espécie.

No caso de carga sujeita a processo alfandegário, é obrigatória a presença de um fiel, responsável perante a Autoridade Aduaneira.

O fiel depositário só responde por faltas e avarias de carga recebida sem ressalva, assim como por danos causados na movimentação interna por ele efetuada nas áreas de armazenagem, bem como por contaminação, mistura ou deterioração causada por descuido ou negligência própria.

O fiel depositário não tem responsabilidade nos casos de:

- a) faltas nos conteúdos dos volumes ou embalagens recebidas sem sinais externos de violação e/ou avarias,
- b) avarias ou faltas de carga que não sejam reclamadas, por escrito, no ato de entrega ao consignatário ou responsável pela retirada das instalações de armazenagem.

Os demais normativos referentes à utilização desses serviços estão em anexo ao presente documento.

Nos casos em que a solicitação for para assinatura de instrumentos contratuais, a demanda deve ser direcionada para a área Comercial, através do e-mail gerden@portosrio.gov.br.

8.6. Utilização das demais instalações portuárias de uso Público

Toda utilização de instalações portuárias de uso público deverão ser solicitadas previamente à Autoridade Portuária.

9. Utilização de Instalações Não Operacionais

As instalações não operacionais estão definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos portos e a sua utilização pode ser solicitada através do e-mail gerden@portosrio.gov.br.

10. Utilização das Instalações Portuárias sob Gestão de Terceiros

10.1. Utilização das áreas arrendadas

A utilização das áreas arrendadas é de responsabilidade das empresas arrendatárias. As negociações são livres entre as partes, exceto quando houver expressa disposição contratual em sentido diverso ou qualquer espécie de tutela regulatória a cargo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (fixação de price cap, por exemplo).

Devem ser respeitados também o PDZ do Porto, o Regulamento de Exploração dos Portos e demais normativos vigentes.

Os contratos de arrendamento podem ser encontrados no sítio eletrônico da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

10.2. Utilização das áreas sob outro tipo de ocupação

As áreas não arrendadas podem ser utilizadas mediante uso precário ou instrumentos contratuais válidos na regulamentação vigente, desde que se respeitem o PDZ do Porto, o Regulamento de Exploração dos Portos e demais normativos vigentes.

11. Utilização das Instalações de Acesso Aquaviário de Uso Público

11.1. Introdução

A utilização da infraestrutura de acesso aquaviário existente dentro das áreas marítimas dos portos organizados da CDRJ, canais de acesso, áreas de fundeio e bacias de evolução, é feita mediante autorização da Autoridade Portuária e após realizada a respectiva programação da manobra em referência, na forma e nas condições estabelecidas neste regulamento e legislação pertinente, observadas as exigências dos demais órgãos anuentes no Sistema Porto Sem Papel.

Exceto em caso de "arribada", o armador, seu agente ou preposto, fica obrigado a requerer com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas sobre a hora estimada de chegada da embarcação, a entrada do canal de acesso, via os sistemas supervia de dados e Porto sem Papel, conforme descrito na carta de serviço ao usuário no link: [Carta de Serviço ao Usuário \(portosrio.gov.br\)](http://portosrio.gov.br)

Para as operações de apoio offshore, a antecedência mínima é de 24 (vinte e quatro) horas para requerer acesso via os sistemas supervia de dados e Porto sem Papel.

O equipamento AIS deverá estar permanentemente ligado durante o tempo em que a embarcação se encontrar dentro da área do porto organizado, nas seguintes condições: navegando, fundeada, atracada, amarrada a uma boia, com capacidade de manobra restrita, sem governo ou encalhada.

Qualquer manobra, ou mesmo a permanência de embarcação na área do porto organizado com o AIS inativo, somente poderá ocorrer com expressa autorização da Autoridade Portuária (AP), mediante prévia solicitação do armador ou seu preposto.

A manobra ou permanência de embarcação na área do porto organizado com o AIS inativo e sem a expressa autorização da AP representará falta gravíssima, ficando o infrator sujeito as penalidades previstas no ordenamento vigente.

O armador ou seu preposto deverá encaminhar solicitação para manobrar ou permanecer na área do porto organizado com o AIS inativo, seja por problemas técnicos ou de segurança, diretamente à Gerência de acesso aquaviário, com as devidas justificativas.

A Gerência de acesso aquaviário avaliará o pleito, considerando os riscos envolvidos, e se manifestará expressamente em resposta à solicitação apresentada.

As cartas náuticas que contém informações dos canais de acesso e fundeadouros dos portos podem ser acessadas em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>.

O calado máximo de operação dos navios nas áreas de fundeio, canais de acesso, bacias de evolução e áreas de atracação é estabelecido pela Autoridade Portuária, em conformidade com a Autoridade Marítima, através de Instrumentos Normativos específicos para cada porto, divulgados no endereço eletrônico [Companhia Docas do Rio de Janeiro \(portosrio.gov.br\)](http://portosrio.gov.br).

Visando facilitar a identificação dos canais de acesso aos portos e suas nomenclaturas, inserimos abaixo as ilustrações dos canais de cada porto.

Porto do Rio de Janeiro:

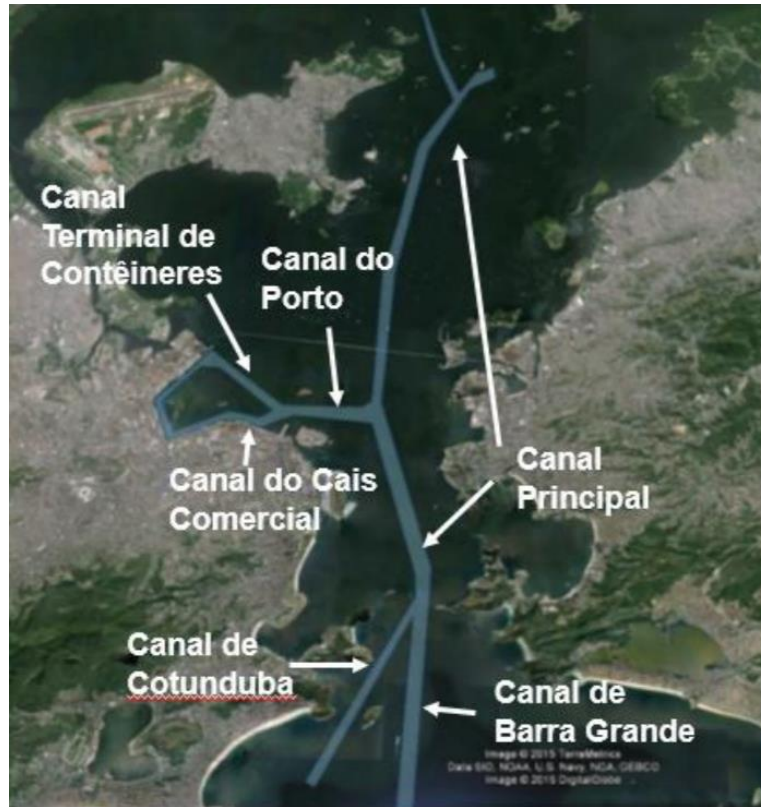


Figura 4 – canais de acesso do Porto do Rio (Fonte: CDRJ)

O canal de Cotunduba também é conhecido como canal Varrido e o canal de Barra Grande também é conhecido como Norte-Sul.

Porto de Niterói:



Figura 5 – canal de acesso do Porto de Niterói (Fonte: CDRJ)

Porto de Angra dos Reis:

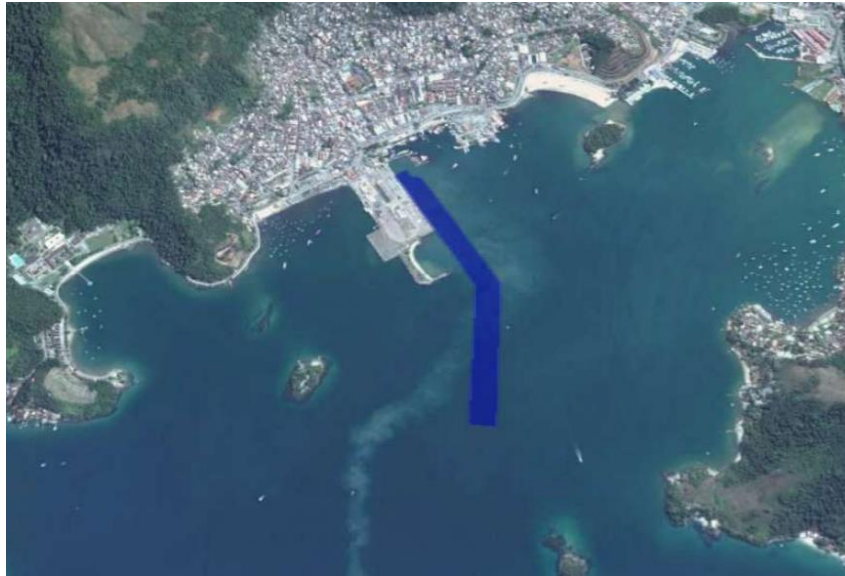


Figura 6 – canal de acesso do Porto de Angra dos Reis (Fonte: CDRJ)

Porto de Itaguaí:



Figura 7 – canais de acesso do Porto de Itaguaí (Fonte: CDRJ)

11.2. Programa de dragagem

Os portos administrados pela CDRJ não possuem programa de dragagem regular, devido às suas características.

Um programa de dragagem perene poderá ser instituído a qualquer tempo, considerando estudos relativos à taxa de assoreamento, a partir da análise de levantamentos hidrográficos na infraestrutura aquaviária dos Portos administrados pela CDRJ.

11.3. Obras de abrigo

Os portos não possuem obras de abrigo.

11.4. Norma de tráfego e permanência de navios

As embarcações só poderão acessar a infraestrutura aquaviária dos Portos Organizados da CDRJ, depois de concedida a devida autorização formal pela Autoridade Portuária e feita a respectiva programação da manobra em referência.

Para que a Autoridade Portuária possa autorizar a atracação e desatracação da embarcação, além do disposto no parágrafo anterior, deverão ser observadas as exigências dos demais órgãos anuentes no Sistema Porto sem Papel.

A infraestrutura aquaviária do Porto Organizado somente poderá ser utilizada após a Autoridade Portuária haver estabelecido o local do fundeadouro ou de atracação/desatracação da embarcação, após requisição regular e em obediência ao que esteja fixado pela Autoridade Marítima quanto aos aspectos de segurança à navegação.

A competência em estabelecer e autorizar a sequência e preferência das manobras de navios junto à Praticagem na área do Porto Organizado é exclusiva da Autoridade Portuária.

A Autoridade Portuária instituirá e coordenará a programação de navios que é feita de modo virtual no site de programação de navios de cada Porto. Sendo a programação de caráter decisório por parte da Autoridade Portuária.

A referida programação também poderá ser realizada de modo presencial nos dias que o site de programação de navios apresentar problemas.

A programação funcionará diariamente, inclusive aos sábados, domingos e feriados, em horário a ser fixado pela Autoridade Portuária. As decisões serão adotadas em conformidade a este Regulamento considerando as solicitações dos blocos representantes dos seguintes setores presentes na reunião:

- a) Da Autoridade Portuária;

- b) Da representação dos Terminais Portuários;
- c) Da representação dos Agentes Marítimos;
- d) Da representação dos Operadores Portuários.

A Autoridade Portuária analisará os pedidos, avaliará as “performances” propostas e decidirá sobre a programação seguinte, com base, inclusive, nos regulamentos específicos de cada terminal, caso houverem e se previamente divulgados oficialmente junto à Autoridade Portuária.

As solicitações encaminhadas à mesa pelos representantes dos Agentes, Armadores, Operadores Portuários e Terminais Portuários, serão consideradas sempre como compromissos assumidos pelas partes que representam.

Diariamente, a programação deverá ser publicada no site de programação de navios de cada Porto, estabelecendo o sequenciamento das manobras a serem realizadas nos períodos seguintes. Caso o site de programação de navios estiver “fora do ar” a referida programação deverá ser encaminhada por e-mail à praticagem.

A utilização da infraestrutura aquaviária do porto organizado será feita, em acatamento às disposições contidas neste Regulamento, e em estrita observância às competências das autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde, de meio-ambiente, do trabalho e da agricultura;

A atracação e a desatracação serão realizadas sob a responsabilidade do comandante da embarcação e com a utilização dos meios que julgar conveniente, sempre em concordância com as normas e regulamentações da Autoridade Marítima para o tráfego e manobras de navios, cabendo à administração dos terminais arrendados auxiliar essas operações no cais;

A Autoridade Portuária, a qualquer hora, em face de quaisquer ocorrências operacionais que venham a surgir nos terminais arrendados ou nos navios previstos, poderá alterar a programação de manobras de forma a melhor atender à condição existente para o porto no momento, devendo sempre nestas situações, fazer as necessárias comunicações aos participantes das respectivas reuniões de programação anteriores que tiveram suas decisões alteradas.

O fundeio de embarcações nas áreas de fundeio regulamentadas pela Autoridade Portuária, observadas as características das mesmas, só será permitido em áreas definidas pela Autoridade Portuária, não sendo permitido o fundeio nos canais de acesso e bacias de evolução.

As embarcações fundeadas consideradas “fora de serviço” por autorização ou determinação da Autoridade Marítima, deverão atender aos itens de segurança previstos pela mesma.

O aguardo eventual de embarcações nas áreas de fundeio poderá ser autorizado pela Autoridade Portuária, quando para agilização de manobra de outra embarcação.

A permanência das embarcações nas áreas de fundeio deverá ser limitada ao período inicial requisitado e, na necessidade de prorrogação de prazo, o mesmo deverá ser solicitado e devidamente justificado à Autoridade Portuária com até 2 (duas) horas de antecedência ao término do prazo inicialmente concedido.

Os fundeadouros do Porto Organizado deverão ser os regulamentados pela Autoridade Portuária em portaria específica que delimite as coordenadas das áreas, estabeleça os respectivos calados operacionais e o porte bruto máximo dos navios que poderão demandar às mesmas.

As Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro –NPCP-RJ, pode ser consultada no link: <https://www.marinha.mil.br/cprj/npcp>.

A Autoridade Portuária, por medida de segurança e sempre sob coordenação da Autoridade Marítima, poderá alterar as respectivas destinações de cada área de fundeio, ou mesmo, suspender a utilização de quaisquer destas.

O transporte aquaviário, de cargas e consumo de bordo, no caso das embarcações fundeadas ou atracadas na área do porto organizado, será feito por embarcações auxiliares mediante programação desses serviços, apresentados pelos interessados junto à Autoridade Portuária.

A Autoridade Portuária pode autorizar a movimentação de cargas entre navio atracado, ou ao largo, e embarcações a contrabordo, mediante solicitação dos interessados e anuência da Autoridade Aduaneira, caso as operações sejam executadas com as embarcações fundeadas em área apropriada.

A Autoridade Portuária pode autorizar a movimentação de cargas por intermédio de barças e demais embarcações auxiliares, que as recebam no cais e as entreguem a contrabordo de embarcação atracada no cais ou ao largo, ou vice-versa, por conveniência do serviço e com anuência da Autoridade Aduaneira.

A descarga e/ou embarque de carga em área pública, sob a gestão da Autoridade Portuária, somente serão iniciados uma vez cumpridas as exigências legais e realizados os pré-pagamentos dos valores devidos e, no caso da exportação, ultimado o desembarço

pela Autoridade Aduaneira. Estas operações devem ser realizadas na presença das entidades entregadora e recebedora.

O operador portuário é responsável, perante a Autoridade Aduaneira, pela carga sujeita a controle aduaneiro, pelo período em que essa lhe está confiada ou quando tenha controle ou uso exclusivo da área do porto onde ela se achar depositada ou deva transitar.

11.5. Serviços de praticagem, lancha de práctico e de Rebocador

O serviço de praticagem é exercido por empresas integrantes da ZP-15 – Zona de Praticagem do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí, Ilha Guaíba, Ilha Grande, Angra dos Reis, Forno, Açú, Barra do Furado e Macaé, quais sejam:

Tabela 1 – Serviços de Praticagem

Praticagem	Quant. de prácticos
Serviços de Praticagem New Pilots Ltda	5
Práticos do Rio - Sociedade de Praticagem do Estado do Rio de Janeiro Ltda	7
Fênix Serviços de Praticagem Ltda	não informado
RJ Pilots - Empresa de Praticagem dos Portos do Estado do Rio de Janeiro Ltda	1
Treinamar Serviços de Praticagem Ltda	não informado
RIO JAN-Praticagem - Práticos do Rio de Janeiro Ltda	1
Praticagem Fluminense - Sociedade de Praticagem do Estado do Rio de Janeiro Ltda	8
Praticagem Carioca - Sociedade de Praticagem do Estado do Rio de Janeiro Ltda	10
Praticagem Guanabara - Sociedade de Praticagem do Estado do Rio de Janeiro Ltda	10

Fonte: PDZ do Porto do Rio de Janeiro

Seguem abaixo as empresas que realizam o serviço de reboque na área dos Portos Organizados administrados pela CDRJ:

- Saveiros Camuyrano – Serviços Marítimos S/A;
- Camorim Serviços Marítimos LTDA;
- Rebras - Rebocadores do Brasil S/A;
- Serviços de Rebocagem – Sul - norte Serviços Marítimos LTDA.

11.6. Sistema de gerenciamento do tráfego de navios

O sistema de monitoramento e controle de tráfego utilizado nos portos administrados pela CDRJ é o *Automatic Identification System* (AIS), que consiste em um sistema de monitoração de médio alcance utilizado em navios e serviços de tráfego de embarcações. O AIS integra um sistema transceptor VHF, servindo para identificar e localizar embarcações por intermédio da troca eletrônica de dados com outros navios e estações VTS. Informações tais como identificação, posição, curso e velocidade são exibidas em uma tela e acompanhadas 24h (vinte e quatro horas) pelos técnicos plantonistas.

11.7. Sistema de sinalização náutica

As coordenadas e características atualizadas da sinalização náutica dos Portos Organizados da CDRJ podem ser encontradas na lista de faróis no link <https://www.marinha.mil.br/chm/sites/www.marinha.mil.br.chm/files/u1974/lf-completa.pdf>

A sinalização náutica dos Portos Organizados da CDRJ também pode ser consultada nas cartas náuticas, no sítio eletrônico: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>

Além disso, o “Índice de Eficácia” dos Portos Organizados da CDRJ que é medido pela Marinha do Brasil e é utilizado como parâmetro para a avaliação da qualidade dos serviços de manutenção dos balizamentos existentes em território nacional ou nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), podem ser encontrados no link abaixo: https://www.marinha.mil.br/camr/?q=indice_de_eficacia

Em função de constantes alterações necessárias para atendimento dos diversos projetos de melhoria nos acessos aquaviários, optou-se por não incluir a localização das boias, para não tornar o documento obsoleto.

11.8. Prioridade de atracação / desatracação

A ordem de atracação se dará conforme a ordem cronológica de chegada das embarcações, respeitando-se as preferências por especialização de berço, de modo que a operação possa ser conduzida em ritmo normal em todos os períodos consecutivos de trabalho no porto.

A concessão de outra prioridade de atracação é regulada da seguinte forma:

- a) Em primeiro, aos navios com passageiros em viagem de turismo conduzindo mais de 50 (cinquenta) passageiros;
- b) Em segundo, aos navios mistos, com ou sem carga a movimentar conduzindo também mais de 50 (cinquenta) passageiros;
- c) Em terceiro, aos navios com carga específica, cobertos por acordos bilaterais.

Será concedida atracação preferencial aos navios de guerra da Marinha nacional ou estrangeira, em trecho de cais previamente fixado pela Autoridade Portuária quando disponível e de acordo com solicitação da Autoridade Marítima.

Nas instalações sob gestão privada, a atracação de embarcações em cais de uso exclusivo deve obedecer aos critérios estabelecidos nas normas internas de cada uma delas e a ordem de atracação deverá ser comunicada à Autoridade Portuária, com antecedência mínima de 24 h (vinte e quatro horas).

As preferências quanto a utilização do canal de acesso são as definidas no artigo anterior deste Regulamento, complementadas pelos critérios abaixo estabelecidos, quando houver

coincidência de manobras que exijam o uso da mesma infraestrutura aquaviária do porto organizado, tanto por embarcações destinadas ou oriundas das instalações de uso público, quanto para as de uso privativo, dentro ou fora da área do porto organizado:

- a) Navios que demandarem o recurso de maré terão preferência aos demais;
- b) Desde que observada a condição anterior, navios contêineres de linha regular, terão preferência;
- c) Na coincidência de horários de manobras entre atracação e desatracação, os navios saindo do porto terão preferência;
- d) Na coincidência de horários de manobras para saída, os navios que estejam gerando a maior fila para atracação nos respectivos berços, terão preferência;
- e) Na coincidência de horários de manobras para entrada, os navios que estejam gerando a maior fila para atracação nos respectivos berços, terão preferência;
- f) Navios que se encontrarem atracados e requererem atracação em outro berço do porto, para efeito de programação, será considerada como a data e hora de chegada, à referente ao término da operação nos respectivos berços onde estiverem atracados;

Parágrafo único: Em caso de conflito de manobras que os critérios acima definidos não regulamentem a preferência, caberá à Autoridade Portuária, dentro de suas atribuições e considerando as variáveis operacionais e as relativas à segurança à navegação, estabelecer e/ou alterar as ordens de manobras.

Quando houver coincidência de manobras que exijam o uso da mesma infraestrutura aquaviária dos portos organizados, tanto por embarcações destinadas ou oriundas das instalações de uso público, quanto para as de uso privativo, dentro ou fora da área do porto organizado:

- a) Navios que demandarem o recurso de maré, na entrada ou na saída, terão preferência aos demais;
- b) Navios que demandarem o sistema de Calado Dinâmico, pois operam em “janelas” (espaços temporais) pré-estabelecidas pelo sistema;
- c) Desde que observadas as condições anteriores, navios de passageiros e contêineres de linha regular, com ou sem utilização do sistema de Calado Dinâmico e os navios de GNL (Gás Natural Liquefeito), terão preferência, nesta ordem;
- d) Na coincidência de horários de manobras entre atracação e desatracação, os navios saindo do porto terão preferência;
- e) Na coincidência de horários de manobras para entrada ou saída, os navios que estejam atracados terão preferências aos navios fundeados;
- f) Na coincidência de horários de manobras para saída, os navios que estejam gerando a maior fila para atracação nos respectivos berços, terão preferência;
- g) Na coincidência de horários de manobras para entrada, os navios que estejam gerando a maior fila para atracação nos respectivos berços, ou áreas de fundeio, terão preferência;
- h) Navios que se encontrarem atracados e requererem desatracação para posterior e imediata atracação em outro berço do Porto do Rio de Janeiro ou do Porto de Niterói, ou

vice-versa, para efeito de programação, será considerada como a data e hora de chegada, referente ao término da operação nos respectivos berços onde estiverem atracados;

Em caso de conflito de manobras, que os critérios acima definidos não regulamentem a preferência, caberá à Autoridade Portuária, dentro de suas atribuições estabelecidas na Lei nº 12.815 e considerando as variáveis operacionais e as relativas à segurança da navegação e da vida humana ao mar, estabelecer e/ou alterar as ordens de manobras;

Para fins de Programação e Sequenciamento, envolvendo embarcações de classe “Navios Gaseiros”, especificamente o gás GNL (Gás Natural Liquefeito), serão respeitadas as normas descritas na NPCP/RJ, Capítulo IV, Seção I, item VII, subitem e, páginas 4-12 e 4-13;

Para fins de Programação e Sequenciamento, envolvendo os procedimentos para entrada e atracação no “Quadro de Boias”, serão respeitadas as normas descritas na NPCP/RJ, Capítulo IV, Seção I, item VII, subitem f, página 4-14.

11.9. Sistema de monitoramento de atracação

A Companhia Docas define e controla a programação de atracação dos navios em todos os seus portos. O controle é realizado por meio do sistema AIS, contatos via rádio e acompanhamento presencial das atracações.

12. Utilização de Equipamentos Portuários de Uso Público

A utilização dos equipamentos nas áreas públicas, exploradas pela Autoridade Portuária, depende de prévia autorização da mesma, conforme as características técnicas operacionais dos mesmos, de forma a garantir a segurança das instalações, a integridade dos trabalhadores envolvidos e o respeito às normas ambientais vigentes.

Para efeito da autorização, a Autoridade Portuária exigirá comprovante de apólice de seguros contra danos a terceiros.

O uso dos equipamentos de propriedade da Autoridade Portuária pode ser efetuado por qualquer operador portuário qualificado nos termos da Lei, mediante:

- I. Locação por operação, com base nas tarifas portuárias;
- II. Locação por tempo determinado, mediante contrato prévio com a Autoridade Portuária.

A Autoridade Portuária pode, a qualquer tempo, suspender o uso dos equipamentos de sua propriedade no caso de emprego inadequado dos mesmos, não arcando com qualquer ônus de tal medida. O operador portuário, responsável pela operação, pode sofrer punições, após processo técnico-administrativo para apurar a responsabilidade e as consequências do uso inadequado dos equipamentos.

13. Utilização de Equipamentos Portuários de Terceiros, de Uso Público

13.1. Regulamentação

O uso de equipamentos de propriedade privada, nas áreas públicas, exploradas pela Autoridade Portuária, só pode ser efetuado com sua prévia autorização.

A responsabilidade pelo uso de equipamentos de propriedade privada é do operador portuário, tanto sob o aspecto civil quanto criminal.

14. Operações Portuárias

14.1. Operações portuárias pela administração do porto

A Companhia Docas do Rio de Janeiro não realiza atividade de operação portuária.

14.2. Operações portuárias características do porto

Os portos administrados pela CDRJ possuem grande diversificação de operação portuária. As mais usuais são: operação de contêineres, veículos, carga geral, granel sólido, granel líquido, passageiro e apoio às operações offshore.

14.3. Operadores Portuários

As operações portuárias nas áreas do porto organizado deverão ser realizadas por operadores portuários qualificados e registrados junto à Autoridade Portuária, em conformidade com a Lei 12.815/13 e Portaria SEP nº 111/2013.

O operador portuário com registro suspenso ou cancelado pela Autoridade Portuária fica proibido de realizar serviços dentro do porto organizado até a completa regularização de sua situação.

As operações portuárias só poderão ocorrer mediante autorização da Autoridade Portuária e demais Autoridades Anuentes.

O operador portuário, nas operações sob sua condução, é responsável pela limpeza das áreas de armazenagem e vias de acesso terrestre que utiliza, além de ser responsável pelo recolhimento e destinação adequada dos resíduos gerados (lixo, madeira e demais materiais inservíveis).

O operador portuário deve remeter à Autoridade Portuária, no máximo 72 h (setenta e duas horas) após o término da operação, cópia do “Statement of Facts” ou documento de conteúdo equivalente, relativo aos serviços executados, período a período.

Caso uma empresa deseje se qualificar como operador portuário deverá entrar no sítio eletrônico da CDRJ, na aba “operador portuário” e seguir o roteiro apresentado.

14.4. Movimentação de Passageiros

Dentre os portos sob a gestão da CDRJ, o Porto do Rio de Janeiro é o único que possui terminal arrendado para movimentação de passageiros.

14.5. Armazenagem nas instalações de uso público

O serviço de armazenagem pode ser prestado pela Autoridade Portuária ou por qualquer empresa arrendatária de área portuária, em sua respectiva instalação.

O serviço de armazenagem compreende a coordenação do processo de armazenamento, o registro de recebimento, a guarda, a conservação e a expedição das cargas, em instalações específicas e compatíveis com a sua natureza e espécie.

No caso de carga sujeita a processo alfandegário, é obrigatória a presença de um fiel, responsável perante a Autoridade Aduaneira.

O depositário só responde por faltas e avarias de carga recebida sem ressalva, assim como por danos causados na movimentação interna por ele efetuada nas áreas de armazenagem, bem como por contaminação, mistura ou deterioração causada por descuido ou negligência própria.

O depositário não tem responsabilidade nos casos de:

a) faltas nos conteúdos dos volumes ou embalagens recebidas sem sinais externos de violação e/ou avarias,

b) avarias ou faltas de carga que não sejam reclamadas, por escrito, no ato de entrega ao consignatário ou responsável pela retirada das instalações de armazenagem.

A carga em trânsito pode ser aceita nas áreas de armazenagem, quando:

I. Descarregada em porto, que não o manifestado, para posterior embarque ao seu destino final;

II. Descarregada com destino a países que mantenham convênios com o Brasil, para posterior transporte ao destino final.

O depositário pode promover a venda, em leilão público, da carga, nacional ou nacionalizada que lhes for confiada, em conformidade com a legislação em vigor.

No caso de carga estrangeira que seja objeto de perdimento, o depositário deve cumprir os requisitos legais pertinentes e as instruções da Receita Federal.

14.6. Transporte de mercadorias nos recintos portuários

O transporte de mercadorias nos recintos portuários é de responsabilidade dos operadores portuários que realizam a movimentação dentro do recinto.

Devem ser obedecidos todos os normativos impostos pela Receita Federal do Brasil e os anexos ao presente REP.

14.7. Trabalho portuário

O trabalho no porto organizado é realizado em conformidade com as Leis 4.860/65 e 12.815/13.

O acesso dos trabalhadores portuários ao local de trabalho é franqueado pela Autoridade Portuária, de comum acordo com os arrendatários/operadores portuários. No caso de trabalhador portuário avulso, o acesso é feito mediante instrumento de controle emitido pelo OGMO e requisição dos operadores portuários.

O OGMO, os operadores portuários e outros agentes que empregam mão de obra própria ou avulsa nas áreas do porto organizado, são os responsáveis pela observância e

cumprimento das normas de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, definidas pela Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho, do Ministério do Trabalho e Emprego.

14.8. Tarifa Portuária

A utilização da infraestrutura portuária e a prestação de serviços pela Autoridade Portuária serão cobradas do requisitante ou diretamente do tomador do respectivo serviço, conforme o fixado pelas tarifas portuárias, respeitados os contratos de arrendamento.

As grades tarifárias dos portos administrados pela CDRJ podem ser encontradas no seguinte endereço eletrônico: <http://www.portosrio.gov.br/node/show/33>.

A Autoridade Portuária está desobrigada de conceder serviços e facilidades portuárias aos que estão em débito junto à mesma, desde que não haja recurso tramitando.

14.9. Preços dos Serviços dos Operadores, Rebocadores e Praticagem

Os preços praticados por esses serviços são de livre negociação entre os fornecedores e os tomadores do serviço, exceto quando houver expressa disposição contratual em sentido diverso ou qualquer espécie de tutela regulatória a cargo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ (fixação de price cap, por exemplo)

15. Serviços Não Portuários

15.1. Trânsito de mercadorias nas vias de uso público

O transporte terrestre de cargas na área do porto organizado compreende a condução de cargas, com a utilização dos equipamentos adequados à sua natureza e espécie, desde o ponto de descarga no cais, junto à embarcação atracada, até o local de armazenagem, designado pelo depositário, ou vice-versa.

As cargas movimentadas devem ser imediatamente removidas das áreas públicas para local adequado, exceto as cargas de dimensões e peso elevados, que exijam transporte especial e que podem, a critério da Autoridade Portuária, permanecer depositadas na faixa de cais, por prazo a ser acordado em cada caso.

A movimentação de carga que esteja avariada, quebrada, com diferença de peso, e/ou que apresente indícios de violação, não implica em qualquer responsabilidade para o operador portuário, desde que efetuadas as devidas ressalvas perante a entidade entregadora e a Autoridade Aduaneira.

O depósito de mercadorias nas faixas de cais, pátios, armazéns e plataformas não poderá exceder a capacidade de carga de cada piso.

Os Operadores Portuários/Armadores/Usuários do Porto serão responsáveis e indenizarão a Autoridade Portuária por danos e avarias que ocasionarem às obras, instalações, equipamentos e utensílios do Porto Organizado ou sob sua guarda.

A movimentação de carga perigosa só pode ser executada após a prévia autorização da Autoridade Portuária, observada a legislação em vigor, de acordo com o exposto no Código IMDG ou Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas e nos normativos internos que versam sobre o tema, no âmbito da Autoridade Portuária.

Carga Perigosa ou Carga IMO – se refere a qualquer substância que sob condições normais tenha alguma instabilidade inerente, que sozinha ou combinada com outras cargas possa causar incêndio ou explosão, corrosão de outros materiais, ou que seja suficientemente tóxica para ameaçar a vida ou a saúde pública se não for adequadamente controlada.

A movimentação de carga perigosa só pode ser realizada por trabalhadores devidamente habilitados e protegidos, sendo obrigatória a presença de um responsável técnico. Não será permitida a presença de pessoas estranhas à operação.

A movimentação de carga explosiva só será autorizada pela Autoridade Portuária após a apresentação de documentação aprovada pelo Exército.

A movimentação de carga radioativa só será autorizada pela Autoridade Portuária após a apresentação de documentação aprovada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear.

15.2. Carregamento de bagagem

Esse serviço ocorre apenas no Terminal de Passageiros do Porto do Rio de Janeiro, sendo de responsabilidade da empresa arrendatária do terminal.

15.3. Amarração de navios

A Companhia Docas do Rio de Janeiro não fornece esse serviço. Ela realiza o controle e definição dos locais de atracação. O serviço de amarração deve seguir os normativos em anexo.

15.4. Fornecimento de material de estiva

A Companhia Docas do Rio de Janeiro não fornece esse serviço.

15.5. Abastecimento de combustível a equipamentos e Embarcações

Para realizar este tipo de serviços nos portos da Companhia Docas do Rio de Janeiro, deverá ser respeitado o normativo interno que estabelece normas e procedimentos de prevenção à poluição por óleo em decorrência de serviços prestados a embarcações atracadas ou fundeadas nas áreas dos portos organizados do Estado do Rio de Janeiro, determina o cadastramento de empresas para o fornecimento de óleo combustível/lubrificante por bombeamento e que determina o cadastramento de empresas para prestação de serviços de proteção ambiental por meio da execução de cerco preventivo a embarcações.

15.6. Coleta de resíduos no porto, inclusive em embarcações, e destinação.

Entre outras leis e normas que regem este tipo de procedimentos, o normativo da Autoridade Portuária foi construído de acordo com o estabelecido na Política Nacional de Meio Ambiente, na Lei Federal nº. 9.966 de 28 de abril de 2000 – que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, na Resolução CONAMA nº. 398, de 11 de junho de 2008, que dispõe sobre o conteúdo mínimo do plano de Emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, na Resolução ANTAQ nº 1.766/2010, de 23 de julho de 2010, que aprova a norma que estabelece as atividades executadas nos portos e terminais aquaviários por empresas brasileiras de navegação e na Resolução ANTAQ nº 2.190/2011, de 28 de julho de 2011, que aprova a norma que disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações, além do estabelecido na NORMAM nº 02, Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação interior; e NORMAM nº 08, Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em áreas jurisdicionais brasileiras.

A retirada de resíduos dos portos da CDRJ é realizada por cada empresa geradora, dentro de sua atividade e área de responsabilidade, conforme seus Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS).

Já a retirada dos resíduos de embarcação, é regulamentada pela Resolução ANTAQ 2190/2011, que disciplina a prestação de serviços de retirada de resíduos de embarcações. A Autoridade Portuária realiza o credenciamento das empresas responsáveis por este serviço, sendo responsável por controlar a documentação exigida na citada Resolução.

Especificamente no Porto do Rio de Janeiro, além do cumprimento à Resolução ANTAQ 2190/2011, é realizado um procedimento que depende da autorização da ANVISA, da VIGIAGRO e da Receita Federal. Este procedimento é devido a um Termo de Ajustamento de Conduta celebrado entre estes órgãos e a CDRJ, com Ministério Público Federal e se encontra descrito no site da CDRJ (<http://www.portosrio.gov.br>) na aba Meio Ambiente.

15.7. Certificação de mercadorias

Esse serviço não é oferecido pela Autoridade Portuária.

15.8. Manutenção e reparos

Os Procedimentos a serem seguidos para Solicitação de Autorização para Reparos em Embarcações, inclusive os de manutenção, estão detalhados no Instrumento Normativo interno da Autoridade Portuária que regulamenta os procedimentos de reparo em embarcações nos portos do Rio de Janeiro.

O normativo interno que trata deste tema foi baseado na Norma Regulamentadora nº 35 do Ministério do Trabalho e Emprego – Trabalho em Altura e nas Normas da Autoridade Marítima Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM 08/DPC.

O normativo para essa atividade está em anexo ao presente documento.

15.9. Outros serviços à carga e ao navio

Outros serviços que sejam prestados por terceiros são de livre negociação entre as partes e devem obedecer a legislação em vigor e o presente documento.

16. Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho Portuário

16.1. Segurança na operação portuária

A defesa e preservação do meio ambiente, saúde e segurança são ações constantes e ininterruptas da Autoridade Portuária, que coordena e interage com as demais autoridades envolvidas, normas e regulamentos ambientais vigentes.

A Autoridade Portuária zela para que os serviços sob sua responsabilidade se realizem de acordo com os procedimentos necessários à preservação da segurança e saúde do trabalhador, assim como do meio ambiente e ao uso racional e sustentado dos recursos naturais, desenvolvendo ou participando de programas, planos e projetos para a consecução destes objetivos.

Todos os agentes que exerçam atividades no porto são responsáveis pelo cumprimento dos dispositivos da legislação ambiental, de saúde e de segurança do trabalho vigentes, bem como dos programas, planos e projetos desenvolvidos pela Autoridade Portuária.

Em caso de agressão ao meio ambiente, o responsável pela ocorrência deverá tomar as medidas requeridas para cada caso e informar imediatamente a Autoridade Portuária do acidente, sua respectiva evolução, e levar o fato ao conhecimento da Autoridade Ambiental, para o devido acompanhamento e adoção de medidas que se façam necessárias.

Condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

A aplicação das penalidades e multas previstas é prerrogativa dos órgãos governamentais competentes.

A legislação básica de Saúde e Segurança do Trabalho aplicável em áreas portuárias é composta das seguintes Normas Regulamentadoras/MTE – Ministério do Trabalho e Emprego:

- NR 7 – Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO;
- NR 9 – Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA;
- NR 10 – Segurança em Instalações e Serviços em Eletricidade;
- NR 24 – Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho;
- NR 29 – Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário;
- NR 16 – Atividades e Operações Perigosas;
- NR 34 – Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção e Reparação Naval;
- NR 35 – Trabalho em Altura.

16.2. Plano de Ajuda Mútua – PAM

Todos os operadores portuários devem estabelecer procedimentos para controle de emergências que ocorram durante os trabalhos executados nos portos, terminais e retroáreas. Estes procedimentos, via de regra, estão contemplados no Plano de Controle de Emergência – PCE, que serve como instrumento de divulgação para os demais funcionários, de como agir durante uma situação de emergência que pode envolver: o resgate de um acidentado, o combate a um foco de incêndio ou ao controle de um vazamento de uma substância perigosa.

A NR-29 estabelece que a Autoridade Portuária e as administrações dos terminais de uso privativos, dentro ou fora do Porto Organizado, criem ou participem de um Plano de Ajuda Mútua (PAM), para atender às situações dos chamados acidentes ampliados que por ventura ocorram no complexo portuário.

Desta forma, os arrendatários dos Portos da CDRJ possuem seus PCEs atualizados.

A autoridade portuária aprovou recentemente o seu PCE, para a área de porto público no Porto do Rio de Janeiro. O PCE para o Porto de Itaguaí está em estágio interno de construção, sendo em breve colocado em prática, nos moldes do que aconteceu no Porto do Rio de Janeiro.

Os portos de Niterói e Angra dos Reis, por serem 100% arrendados, utilizam os PCE das arrendatárias como referência de atuação em caso de emergências.

O próximo passo previsto é a elaboração, em conjunto com todos os atores internos e externos envolvidos, dos Planos de Ajuda Mútua para os portos do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis.

16.3. Plano de contingências

Os portos administrados pela CDRJ seguem o Plano Nacional de Contingência - PNC, que foi instituído pelo Decreto 8.127/13, e prioriza o combate a incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, prevendo medidas diretas de agentes públicos, caso a ação individualizada dos envolvidos não se mostrar suficiente para a solução do problema.

16.4. Plano de Emergência Individual e Plano de Área

Pelo fato de a CDRJ não atuar na operação dos terminais portuários, o seu PEI consiste na consolidação dos PEI's das arrendatárias, tanto no Rio de Janeiro, como no porto de Itaguaí. Cada um desses portos possui um Centro de Atendimento a Emergências, mantido pelos Arrendatários, que atende a todo o porto.

Pelo fato dos portos de Angra dos Reis e Niterói serem totalmente arrendados, são levados em consideração os PEI's dos próprios arrendatários como sendo os PEI's daqueles portos. Cada porto possui sua base de atendimento às emergências.

Portos do Rio de Janeiro e Niterói:

O Plano de Área da Baía de Guanabara tem por finalidade atender situações de poluição ambiental por derramamentos de petróleo e/ou seus derivados na área da Baía de Guanabara. O plano está em conformidade com o que estabelece a Lei Federal nº 9.966/2000, o Decreto Federal nº 4.871/2003 e o Decreto Federal nº 8.127/2013, que institui o Plano Nacional de Contingência - PNC; este plano tem por objetivo garantir a capacidade de resposta definida nos Planos de Emergência Individuais das instalações acionadas em incidente de poluição por óleo, até que estas instalações recuperem plenamente sua capacidade de resposta. O Plano de Área da Baía de Guanabara é integrado por diversas instituições entre órgãos governamentais e empresas privadas, dentre elas a CDRJ, como Autoridade Portuária, pelo porto do Rio de Janeiro e pelo porto de Niterói.

Porto de Itaguaí:

O Plano de Área da Baía de Sepetiba tem por finalidade atender situações de poluição ambiental por derramamentos de petróleo e/ou seus derivados na área da Baía de Sepetiba. O plano está em construção, sob orientação do INEA, em conformidade com o que estabelece a Lei Federal nº 9.966/2000, o Decreto Federal nº 4.871/2003 e o Decreto Federal nº 8.127/2013, que institui o Plano Nacional de Contingência – PNC. Este plano terá por objetivo garantir a capacidade de resposta definida nos Planos de Emergência Individuais das instalações acionadas em incidente de poluição por óleo, até que estas instalações recuperem plenamente sua capacidade de resposta. A construção do PABS conta com a participação de diversas instituições governamentais e empresas privadas, dentre elas a CDRJ, como Autoridade Portuária, pelo porto de Itaguaí.

Porto de Angra dos Reis:

Ainda não existe um Plano de Área que envolva o porto de Angra dos Reis. Tão logo o Plano de Área da Baía de Sepetiba seja concluído e consolidado, o INEA iniciará as ações de criação desse novo plano, do qual a CDRJ fará parte, na qualidade de Autoridade Portuária, pelo porto de Angra dos Reis.

16.5. Plano de gestão de resíduos sólidos

A CDRJ possui PGRS nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, contudo, por serem bem antigos, esses planos estão sendo atualizados e, posteriormente, serão submetidos à apreciação da ANVISA e do INEA.

Pelo fato dos portos de Angra dos Reis e Niterói serem totalmente arrendados, são levados em consideração os PGRS's dos próprios arrendatários, como sendo os PGRS's daqueles portos.

16.6. Programas de boas práticas

Dentro do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos nos Portos Marítimos Brasileiros, criado pela Secretaria de Portos, em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro, foi concebido o Guia de Boas Práticas Portuárias, com o objetivo de dar subsídio técnico aos gestores portuários para o gerenciamento integrado de resíduos sólidos, efluentes líquidos e o manejo da fauna sinantrópica nociva; e os Manuais de Boas Práticas portuárias, com a finalidade de fornecer orientações de práticas operacionais nas instalações portuárias visando garantir condições ambientais seguras em conformidade com a legislação, bem como evitar e minimizar os impactos resultantes do gerenciamento inadequado dos resíduos sólidos, dos efluentes líquidos e da fauna sinantrópica nociva. Esses Manuais não foram estabelecidos para todos os portos brasileiros, sendo contemplados no estado do Rio de Janeiro os portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí. Como os portos de Niterói e Angra dos Reis são arrendados em sua totalidade, as boas práticas são realizadas pelas empresas arrendatárias.

17. Relações Porto-Cidade

17.1. Revitalização de instalações portuárias

Não há área demarcada como sendo de revitalização portuária nos portos organizados administrados pela CDRJ.

17.2. Interface porto-cidade

A CDRJ participa de diversos fóruns locais e regionais visando o trabalho em conjunto com os governos e sociedade civil onde estão localizados seus portos.

A Companhia busca alinhar seus objetivos com os projetos das prefeituras locais, fazendo com que o crescimento do porto e da cidade possam ocorrer de forma sustentável e organizada, prezando pela boa relação entre o porto e a comunidade local.

17.3. Relacionamento com as comunidades no entorno do Porto

A Companhia Docas do Rio de Janeiro, assim como as empresas arrendatárias dos portos, participam de ações socioambientais envolvendo a população do entorno e da região onde estão inseridos.

Os impactos ambientais dos Portos sob responsabilidade da CDRJ, são controlados/mitigados por meio de diversos Programas Ambientais em vigor e implementados pelas arrendatárias. Esses programas estão previstos nas licenças ambientais.

Além disso, a política de sustentabilidade ambiental da Autoridade Portuária busca estimular os usuários do Porto a estarem sempre buscando os melhores equipamentos e técnicas de operação, com o objetivo de, além de prevenir os danos ambientais, trazer ganhos à população por meio dos resultados obtidos.

18. Vigilância e Segurança portuária

18.1. Plano de Segurança Pública Portuária

Os Planos de Segurança Pública Portuária – PSPP dos Portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí foram aprovados pela CONPORTOS, e seu propósito fundamental é a implementação de sistemas de proteção, prevenção e repressão aos atos ilícitos, às ameaças de terrorismo e a outros incidentes que atentem contra a segurança nos portos e terminais, suas instalações, cargas e atividades operacionais, em especial as que servem ao comércio marítimo internacional.

As medidas de segurança e os procedimentos devem ser adotados de modo a causar a menor interferência e o menor atraso possível aos navios, passageiros, tripulantes, visitantes, transportes de cargas e serviços.

Ameaças que possam causar incidentes de segurança e danos a integridade das pessoas, às embarcações e a infraestrutura do Terminal de acordo com o estabelecido nas normas nacionais e internacionais (Código ISPS), a saber:

- a) Adulteração de cargas;
- b) Ações de ONGs e grupos insatisfeitos;
- c) Fuga de informação sensível;
- d) Ameaça de bomba;
- e) Incêndio criminoso;
- f) Sabotagem;
- g) Vandalismo;
- h) Sequestro;
- i) Acesso não autorizado e clandestino;
- j) Tráfico de armas e drogas;
- k) Uso do navio para transporte de pessoas com intenção de causar incidente de segurança;
- l) Uso do navio como arma;
- m) Bloqueio de porto;
- n) Ataque nuclear, químico e biológico;
- o) Invasão/intrusão de instalações, sistemas e equipamentos;
- p) Roubo, furto ou apropriação indébita de bens móveis, peças e materiais;
- q) Corte de energia;
- r) Corte da rede telefônica;
- s) Contrabando e descaminho; e
- t) Bloqueio de acesso à instalação portuária.

O Plano leva em consideração, também, as vulnerabilidades das instalações mais susceptíveis às ações de agentes adversos.

Em caso de ocorrências e/ou irregularidade o Plantão de Segurança dos portos deverá ser acionado nos telefones abaixo:

Plantão de Segurança do Porto do Rio de Janeiro – 2233- 3100/3004/3144;

Plantão de Segurança do Porto de Itaguaí – 3791-2168;

SSP/CDRJ – 2233-2952 e 99324-4994;

SSP/CDRJ Substituta/Itaguaí – 3781-2165 e 99158-3434;

18.2. Certificação ISPS-CODE

Os portos administrados pela CDRJ estão certificados pelo ISPS-CODE.

18.3. Norma de acesso ao porto de pessoas, veículos, cargas e Bens

Para acesso aos portos administrados pela CDRJ todas as pessoas e veículos devem ter permissão de acesso, validada ou emitida pela Guarda Portuária.

No caso de veículos de carga, todos os terminais dos Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí deverão realizar agendamento, que poderá ser feito no portal dos arrendatários, dos operadores portuários ou da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

A CDRJ possui um portal para agendamento para as cargas destinadas ao trecho de cais não arrendado, chamado Portal de agendamento rodoviário. O portal pode ser acessado através do sítio eletrônico da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Os Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí contam também com o Sistema de Gestão de Agendamento Docas (SGAD). Esse sistema é utilizado para o cadastro de pessoas, empresas e veículos para acesso ao porto. Toda a documentação exigida para o cadastro é realizada mediante o envio dos arquivos eletrônicos diretamente no sistema.

O sistema realiza a interface entre os portais de agendamento dos terminais e o cadastro de quem possui autorização de acesso aos portos. Além disso, o sistema está integrado com leitores de QRCode gerados no agendamento e o leitor OCR, das câmeras instaladas nos portões de acesso.

Caso não esteja disponível o leitor de OCR, a leitura do agendamento será realizada pelo QRCode.

As normas de acesso estão anexadas ao presente documento.

18.4. Plano viário do porto

O Porto de Itaguaí possui um amplo portão de acesso com vários *gates* que são abertos ou fechados de acordo com a necessidade identificada pela Guarda Portuária e a Superintendência do porto. O portão é controlado e guarnecido pela Guarda Portuária.

O Porto de Angra dos Reis possui um único portão de acesso, guarnecido pelo arrendatário do porto.

O Porto de Niterói possui também um único portão de acesso, guarnecido e controlado pelos arrendatários do porto.

O Porto do Rio de Janeiro possui três portões de acesso para veículos de carga, sendo o Portão 24, no Cais de São Cristóvão, o Portão 32, no Cais do Cajú e o Portão do Cajú, situado também no Cais do Cajú. Os portões são controlados e guarnecidos pela Guarda Portuária.

18.5. Vigilância das instalações de uso público. Serviços de recepção e cadastramento

A recepção e cadastro dos usuários dos portos são realizados pela Guarda Portuária. Esse cadastro é realizado de forma informatizada nos portos do Rio de Janeiro e Itaguaí.

Os normativos referentes à esse item encontram-se em anexo.

18.6. Segurança Portuária

Os serviços de segurança e vigilância das instalações portuárias compreendem a fiscalização de entrada, permanência e saída de pessoas, veículos, equipamentos e cargas.

Os serviços de segurança e vigilância, nas áreas públicas do porto organizado, exploradas pela Autoridade Portuária, são de sua responsabilidade, conforme normas próprias e dispositivos legais, em especial a Portaria SEP n.º 121/2009, de 13 de maio de 2009 e a Lei 12815, de 05 de junho de 2013.

Os serviços de segurança e vigilância, nas áreas arrendadas, são de exclusiva responsabilidade dos arrendatários.

A segurança, a vigilância, bem como a repressão a atos ilícitos praticados nas águas marítimas ou nos navios fundeados ou atracados, são de responsabilidade da Polícia Federal, através da Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras.

A Segurança Portuária, exercida pela Guarda Portuária tem como atribuições:

- a) Promover a vigilância e a segurança na área portuária e no porto organizado.
- b) Na zona primária do porto organizado, a vigilância será levada a efeito com o objetivo de garantir o cumprimento da legislação que regula a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga;
- c) Prestar auxílio às autoridades que exerçam suas atribuições no porto, sempre que requisitada;
- d) Exercer o policiamento interno das instalações do porto;
- e) Zelar pela segurança, ordem, disciplina e fiel guarda dos imóveis, equipamentos, mercadorias e outros bens existentes ou depositados na área portuária, sob a responsabilidade da administração portuária;
- f) Deter, em flagrante delito, os autores de crimes ou contravenções penais e apreender os instrumentos e objetos que tiverem relação com o fato, entregando-os à autoridade competente;
- g) Registrar a ocorrência, quando constatadas atividades ilícitas, acidentes de trabalho, sinistros ou avarias em equipamentos e veículos ou atividades irregulares que venham a prejudicar o andamento das atividades portuárias, mantendo a preservação do local do

delito, efetuando os levantamentos preliminares e encaminhando-os à autoridade competente;

h) Adotar as seguintes providências, quando da ausência da autoridade competente, em caso de sinistro, acidente, crime, contravenção penal ou ocorrência anormal:

i) Remover os feridos para o pronto-socorro ou hospital, comunicando, de imediato, o setor de segurança do trabalho;

ii) Isolar o local para a realização de verificação e perícias, sempre que possível sem a paralisação das atividades portuárias;

iii) Acionar o grupo de combate a incêndio, sempre que necessário; e

iv) Buscar a integração com os outros órgãos que compõem a CESPOTOS, para uma ação mais coordenada na prevenção e repressão aos atos ilícitos.

A atuação da Guarda Portuária será preventiva, no caso de suspeita, e repressiva no caso de flagrante delito ou legítima defesa, própria ou de terceiros, podendo praticar todos os atos de sua competência, ainda que se trate de área de concessão, permissão, autorização ou arrendamento e cujos beneficiários tenham seus próprios serviços de vigilância, em consonância com seu dever legal.

18.7. Segurança e vigilância na área molhada do porto

A responsabilidade pela segurança e vigilância da área molhada é da Polícia Federal.

No Porto do Rio de Janeiro, a Guarda Portuária realiza o serviço de varredura do Canal da Cotunduba para o tráfego de embarcações, no período noturno. Além disso, a Guarda Portuária colabora com as demais autoridades através do controle e disponibilização de imagens das câmeras apontadas para os berços e canais.

19. Infrações, Proibições e Penalidades

19.1. Infrações e Proibições

São consideradas proibições na área do porto organizado:

a) Manutenção ou reparo de navios atracados ou fundeados que os impeçam de se movimentar em caso de necessidade ou emergência, a menos que previamente autorizado pela Autoridade Portuária, com anuência da Autoridade Marítima;

b) Batimento externo de ferrugem ou pintura do costado da embarcação sem prévia autorização da Autoridade Portuária e sem a utilização de dispositivos de proteção à obra de acostagem e ao meio ambiente;

- c) Obstrução do acesso de aparelho ou instalação de combate a incêndio e de primeiros socorros;
- d) Manobra de embarcação, dentro da área do porto organizado, sem a prévia programação e autorização da Autoridade Portuária;
- e) alterar operação programada nos terminais arrendados sem informar à Autoridade Portuária e, quando em cais público, sem a prévia autorização da mesma;
- f) operar de forma inadequada os equipamentos de içamento, transporte ou implementos sob sua responsabilidade;
- g) movimentar carga perigosa sem o devido provimento de acessórios para situações de emergência e proteção individual;
- h) não comunicar, de imediato, em caso de acidente ou avaria em equipamentos e/ou instalações, de propriedade da Autoridade Portuária;
- i) não providenciar, de imediato, a limpeza de áreas comuns utilizadas para realização das operações portuárias, ao término da operação do navio,
- j) lavar ou reparar equipamento fora de áreas próprias, exceto os reparos de caráter emergencial;
- k) depositar mercadorias cujos pesos excedam a capacidade de carga do cais, plataformas, pátios e armazéns;
- l) exceder a capacidade nominal dos equipamentos e veículos rodoviários e ferroviários;
- m) obstruir as vias internas, sem autorização prévia da Autoridade Portuária;
- n) não encaminhar a Autoridade Portuária, no máximo em 72 h (setenta e duas horas) após o término da operação, cópia do “Statement of Facts” ou documento de conteúdo equivalente, relativo aos serviços executados, período a período;

A Autoridade Portuária poderá estabelecer outras proibições e outras normas específicas.

Constitui infração toda ação ou omissão cometida por pessoa física ou jurídica, conjunta ou isoladamente, voluntária ou não, que importe:

- a) na realização de operações portuárias, com infringência às leis, normas e regulamentos;
- b) na utilização de terrenos, áreas, equipamentos e instalações localizadas na área do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito as leis, normas e regulamentos pertinentes.

Verificando-se em um mesmo processo a prática de duas ou mais infrações, se não forem idênticas, aplicam-se às penas a elas cometidas.

Quando se tratar de infração continuada, ou seja, da qual tenham sido lavrados diversos autos, serão eles reunidos em um só processo para imposição de pena.

19.2. Penalidades

As penalidades aplicáveis em função de infrações cometidas na área do porto organizado estão previstas no artigo 47 da Lei 12.815/13.

As penalidades previstas e seu cumprimento, não prejudicam, em caso algum, a aplicação das penas definidas para o mesmo fato, pela legislação vigente.

No descumprimento desta Norma, os infratores estarão sujeitos a penalidades, aplicáveis separada, de acordo com a falta. As penalidades previstas são as seguintes:

- 1 - Advertência por escrito;
- 2 - Proibição de ingresso na área do porto por período de até 30 (trinta);
- 3 - Suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 90 (noventa) dias;
- 4 - Cancelamento do credenciamento de operador portuário
- 5 - Proibição de programar os acessos (marítimos, ferroviários e terrestres) aos Portos administrados pela CDRJ.

Competirá ao Diretor da CDRJ, da área em que ocorreu a infração, aplicar as penalidades previstas acima.

Na hipótese de discordância, caberá ao infrator recurso com efeito suspensivo, à Diretoria Executiva da CDRJ – DIREXE , num prazo máximo de 10 (dez) dias corridos, a contar da data de seu recebimento da penalidade.

Quem cometer infrações também estará sujeito às penalidades definidas pela ANTAQ, nos termos da Resolução nº 3274/2014 e outras que venham a substituí-la no futuro.

O operador portuário com registro suspenso ou cancelado pela Autoridade Portuária, conforme previsto na Lei 12.812/13, Capítulo VII , nos artigos 46 a 52 fica proibido de realizar serviços dentro do porto organizado até a completa regularização de sua situação.

20. Disposições Finais

Compete à Diretoria Executiva da CDRJ deliberar sobre os casos não previstos neste REP.

O presente REP, aprovado pela Diretoria Executiva da CDRJ, entra em vigor na data de sua publicação no DOU.